

# Fiscalité carbone et compensations ménages : sur des critères de revenu, zone géographique ou mobilité contrainte

Issu des travaux du Rapport Particulier *Les effets économiques de la fiscalité environnementale sur les ménages et les entreprises*

Mathilde Clément, Alexandre Godzinski (MTES-CGDD), Isabelle Vincent (Cour des comptes)

pour le Conseil des prélèvements obligatoires (CPO)  
*LA FISCALITÉ ENVIRONNEMENTALE AU DÉFI DE L'URGENCE CLIMATIQUE*, septembre 2019

**5<sup>e</sup> conférence Afse - DG Trésor**

**« Évaluation des politiques publiques »**

**jeudi 12 décembre 2019**

Photo : A. Bouissou/Terra



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE

# Introduction

- Les **finalités** du **Rapport Particulier n°5** « les effets économiques de la fiscalité environnementale sur les ménages et les entreprises » :
  - 1) dresser un **état des lieux** de la fiscalité environnementale pour les ménages et entreprises
  - 2) établir les **effets économiques d'une hausse** de la fiscalité
  - 3) déterminer les **voies et moyens** permettant d'aboutir à un **bilan positif et acceptable** pour la société de cette hausse (... modalités de compensation ménages)
- Mobilisation du modèle de microsimulation **Prometheus** du MTEs-CGDD
  - Factures et fiscalités énergétiques payées par les ménages en 2019
  - Impact de trois scénarios de hausse de fiscalité carbone à court terme
  - **Définition et impacts comparés de trois modalités de compensation aux ménages les plus touchés**

# PLAN

- 1. L'outil mobilisé : le modèle de microsimulation ***Prometheus***
- 2. Quelques résultats de l'**État des lieux** de la fiscalité carbone payée par les ménages
- 3. **Compensations pour les ménages les plus touchés** par une hausse de fiscalité carbone :
  - A. Revue de littérature et **réflexions**
  - B. Définition de **3 modalités de compensation**
  - C. **Résultats** comparés de l'impact de ces 3 modalités



# PLAN

- 1. L'outil mobilisé : le modèle de microsimulation ***Prometheus***
- 2. Quelques résultats de l'**État des lieux** de la fiscalité carbone payée par les ménages
- 3. **Compensations pour les ménages les plus touchés** par une hausse de fiscalité carbone :
  - A. Revue de littérature et **réflexions**
  - B. Définition de **3 modalités de compensation**
  - C. **Résultats** comparés de l'impact de ces 3 modalités



# 1. Le modèle *Prometheus*

## PROgramme de Microsimulation des Énergies du Transport et de l'Habitat pour Évaluations Sociales

- Un modèle qui permet d'estimer les consommations des ménages en énergies
  - et les factures correspondantes (ainsi que les taxes),
  - depuis 2006, jusqu'en 2018, et en projection.
- Et d'évaluer l'impact social de mesures fiscales affectant les prix de l'énergie au niveau microéconomique :
  - selon les caractéristiques des ménages : niveau de vie, zone d'habitation, etc.
  - selon les caractéristiques des logements / chauffage / véhicules : énergies de chauffage, diesel ou essence, etc.
- Modèle basé sur des données « réelles » (enquêtes) :
  - Enquête nationale Logement (Insee, 2013)
  - Enquête nationale Transports et Déplacements (MTES, 2008)
- Au niveau « individuel » du ménage, pour 27 000 ménages
- Données « actualisées » (Comptes Logement, Transport, Energie, Ceren, etc.)
  - Consommations et parcs « actualisés » 2017

# PLAN

- 1. L'outil mobilisé : le modèle de microsimulation *Prometheus*
- 2. Quelques résultats de l'**État des lieux** de la fiscalité carbone payée par les ménages
- 3. **Compensations pour les ménages les plus touchés** par une hausse de fiscalité carbone :
  - A. Revue de littérature et **réflexions**
  - B. Définition de **3 modalités de compensation**
  - C. **Résultats** comparés de l'impact de ces 3 modalités

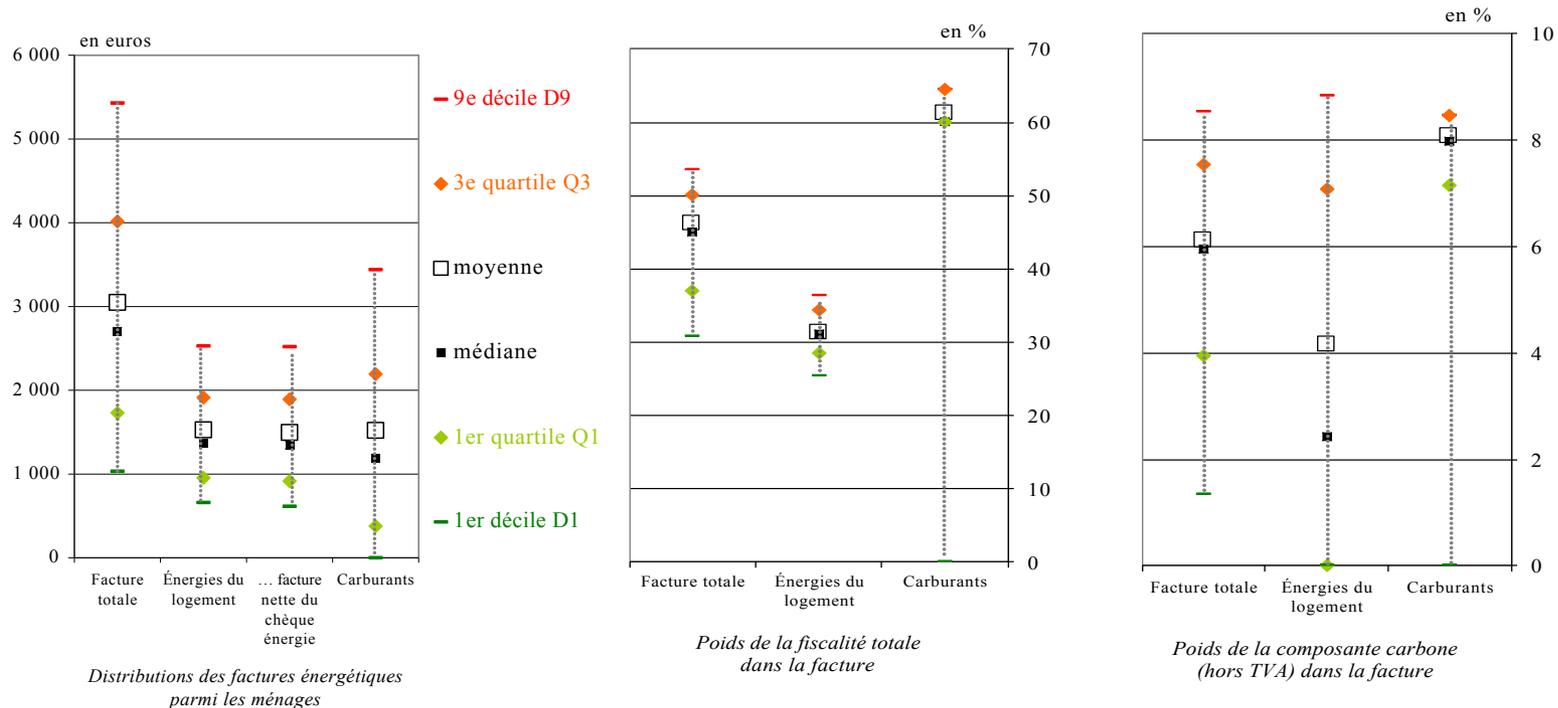


# 2. État des lieux - photographie actuelle :

## *les dépenses et la fiscalité énergétiques en 2019*

- **La facture énergétique** des ménages = **3 000 €** par an en 2019 TTC, 50 % énergies du logement / 50 % carburants
- La **fiscalité** est **2 fois plus** élevée sur les carburants que sur les énergies du logement
- Les **écarts de factures** de carburant entre ménages sont **3 fois plus grands** que les écarts de factures des énergies du logement (*mobilités versus surfaces*) :

### ***Hétérogénéité des factures énergétiques des ménages et du poids de la fiscalité en 2019***

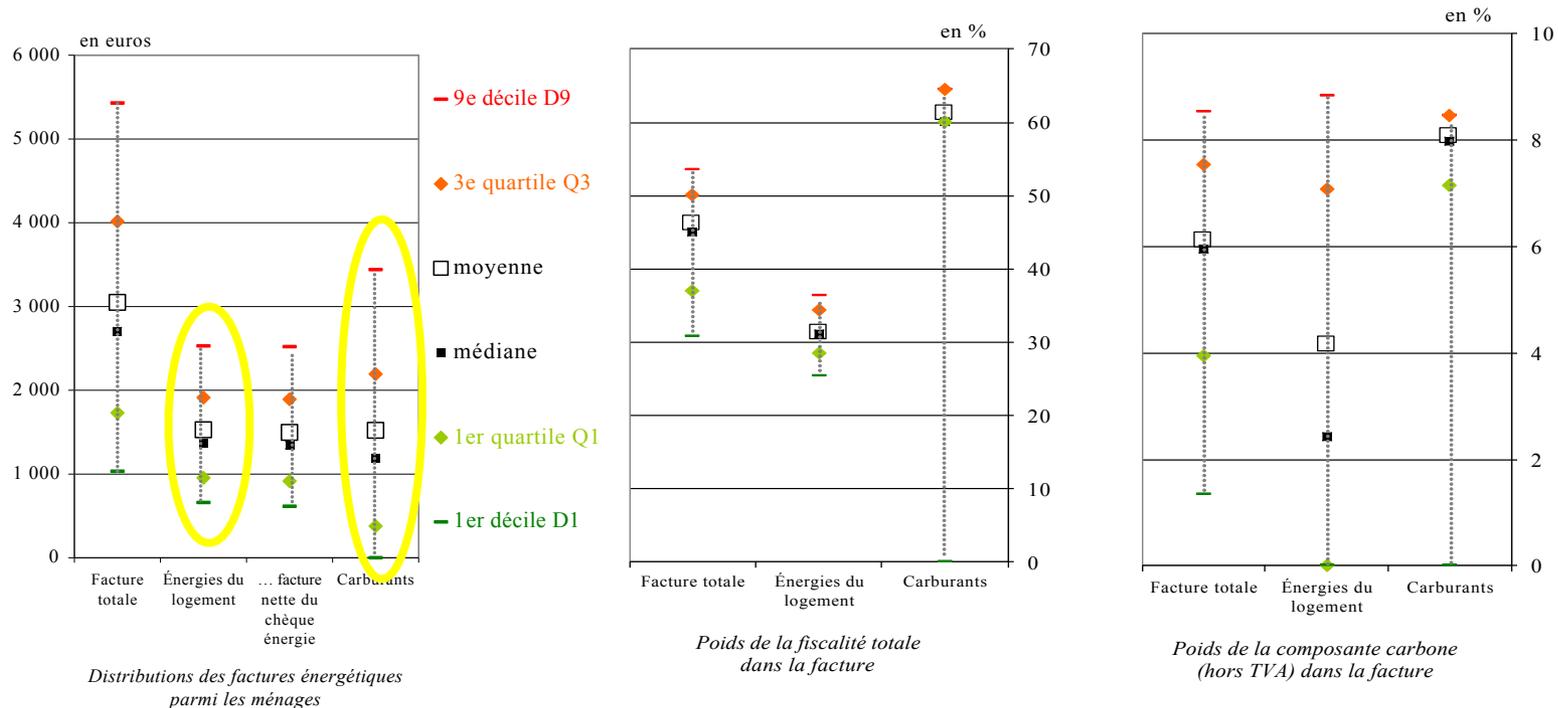


# 2. État des lieux - photographie actuelle :

## *les dépenses et la fiscalité énergétiques en 2019*

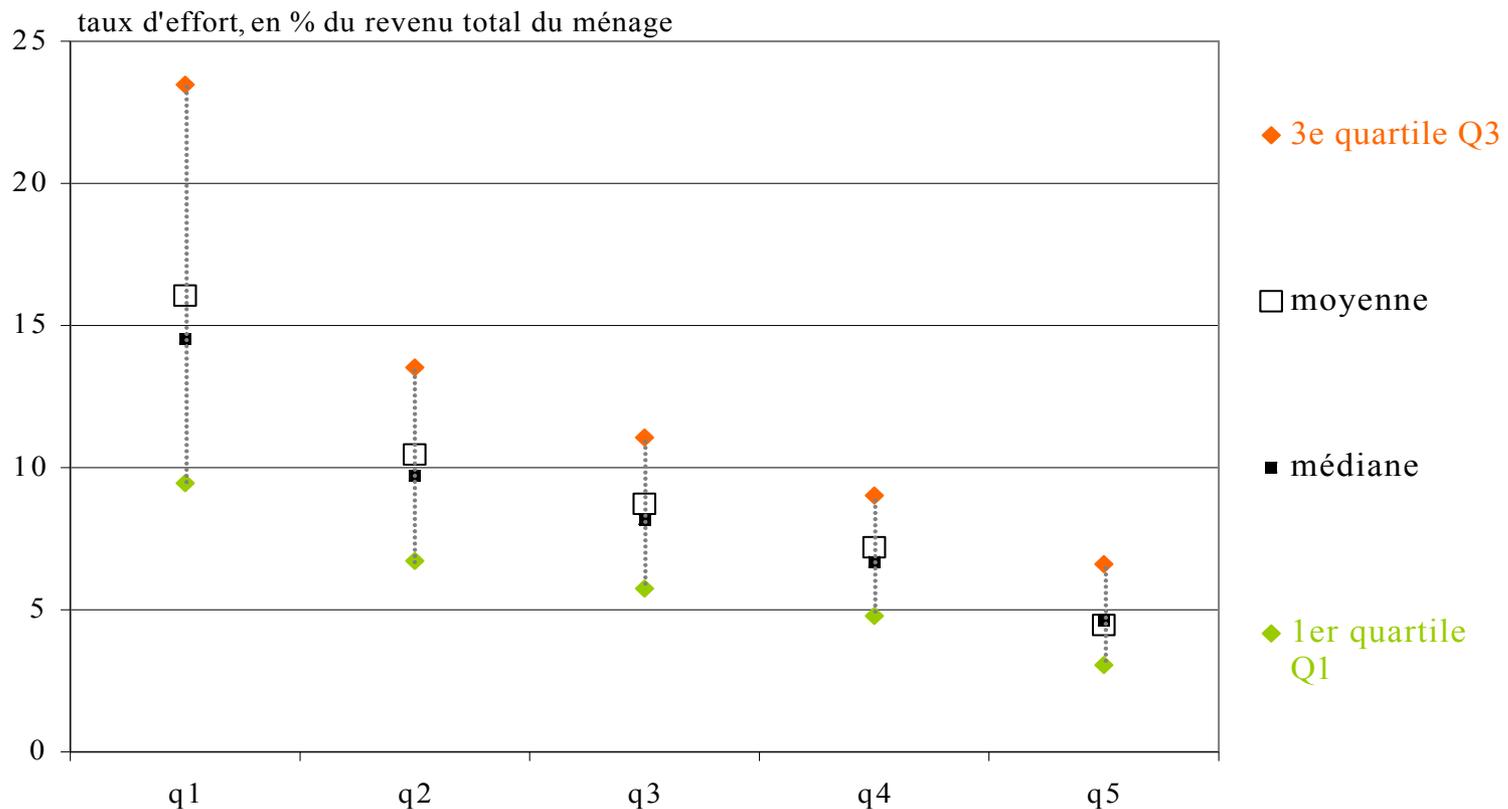
- **La facture énergétique** des ménages = **3 000 €** par an en 2019 TTC, 50 % énergies du logement / 50 % carburants
- La **fiscalité** est **2 fois plus** élevée sur les carburants que sur les énergies du logement
- Les **écarts de factures** de carburant entre ménages sont **3 fois plus grands** que les écarts de factures des énergies du logement (*mobilités versus surfaces*) :

### ***Hétérogénéité des factures énergétiques des ménages et du poids de la fiscalité en 2019***



## 2. État des lieux - photographie actuelle : *les dépenses et la fiscalité énergétiques en 2019*

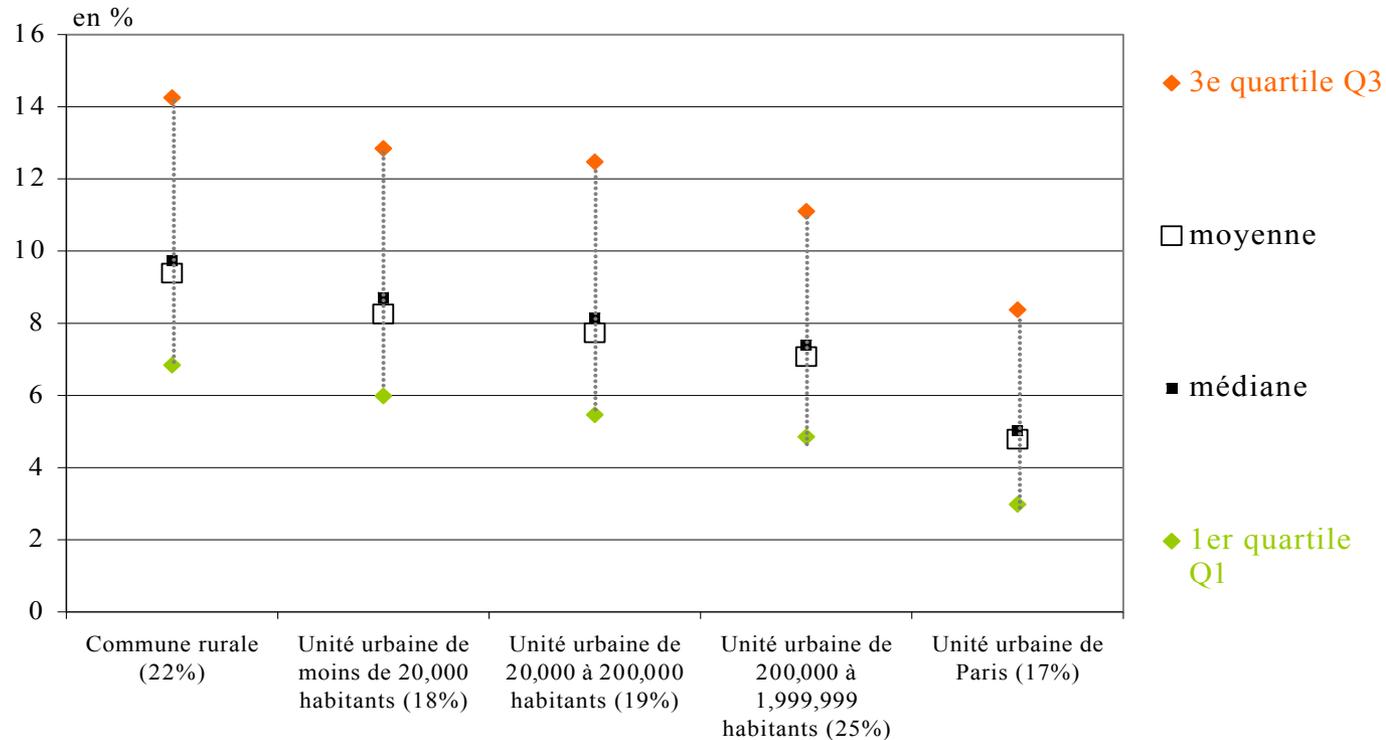
- Facture & fiscalité énergétiques et CC sont **régressives**,
- MAIS... l'**hétérogénéité** « **horizontale** » au sein des quintiles de revenu est très élevée, **plus élevée que l'hétérogénéité** « **verticale** ».



*Distributions des taux d'effort énergétique  
parmi les ménages, selon le quintile de revenu total par UC*

## 2. État des lieux - photographie actuelle : *les dépenses et la fiscalité énergétiques en 2019*

- Plus la zone d'habitation est rurale, plus la facture moyenne est élevée,
- **MAIS... les écarts ne se résument pas à un clivage selon la taille de l'UU :**



*Distributions des taux d'efforts énergétiques  
parmi les ménages, selon la zone d'habitation*

⇒ la mobilité est aussi grande en périphérie des UU moyennes qu'en zone rurale,

⇒ le gaz et le fioul sont utilisés dans des logements et donc des zones très différents.

# PLAN

- 1. L'outil mobilisé : le modèle de microsimulation *Prometheus*
- 2. Quelques résultats de l'**État des lieux** de la fiscalité carbone payée par les ménages
- 3. **Compensations pour les ménages les plus touchés** par une hausse de fiscalité carbone :
  - A. Revue de littérature et **réflexions**
  - B. Définition de **3 modalités de compensation**
  - C. **Résultats** comparés de l'impact de ces 3 modalités

# 3.a. Compensation aux ménages :

## *Réflexions*

- Les **déterminants socio-éco** de la conception d'une compensation :
  - Enjeux **environnementaux** et économiques : préserver le signal-prix
  - Enjeux d'« **acceptabilité** » sociale : prise en compte du niveau de contrainte
- La question des **objectifs** à assigner à la compensation
  - Diminuer le nb de **perdants** ? Le nb de « **grands perdants** » ?
  - Diminuer l'**hétérogénéité** des impacts ?
  - Etc.
- La **prise en compte ou non des élasticités** disponibles
  - Les élasticités de T. Douenne (2018) : décile de revenu \* taille d'unité urbaine
  - = comportements de **transition énergétique** + réduction contrainte (« **privation** »)

# 3.a. Compensation aux ménages :

## *Littérature*

- Berry (2018), Douenne (2018), IDDRI (2019), CAE (2019), OFCE (2019)
- Les **critères** proposés :
  - Pas de critère : forfait
  - Composition du ménage : nb d'UC
  - Revenu :
    - Forfait aux premiers déciles
    - Transfert inversement proportionnel aux revenus
    - Combinaison des deux
    - Éligibilité au chèque
    - Objectif de nb de perdants par décile
  - Localisation géographique
  - Mix revenu & localisation ou revenu & énergie de chauffage
- => Un exercice de simulation de compensation avec **Prometheus**

# PLAN

- 1. L'outil mobilisé : le modèle de microsimulation *Prometheus*
- 2. Quelques résultats de l'**État des lieux** de la fiscalité carbone payée par les ménages
- 3. **Compensations pour les ménages les plus touchés** par une hausse de fiscalité carbone :
  - A. Revue de littérature et réflexions
  - B. Définition de **3 modalités de compensation**
  - C. **Résultats** comparés de l'impact de ces 3 modalités

# 3.b. Compensation aux ménages :

## *3 modalités à tester*

- **Trois modalités** de compensation sont proposées :
  - *revenu seul (1),*
  - *revenu & taille de l'unité urbaine (2),*
  - *revenu & mobilité routière contrainte (3).*
- **Choix / Hypothèses de travail :**
  - Un scénario de hausse de composante carbone : **scénario « CPO central »** :
    - **LTECV : CC à 100 € courants en 2030**
    - Impacts et compensations à l'horizon **2023 : 2019 + 4 ans**
  - Un montant d'**enveloppe à redistribuer : 50% des recettes** supplémentaires collectées auprès des ménages (750 M€ France métro en 2023, estimation avec élasticités)
  - Une **cible** : les 50 % des ménages les plus modestes (**D1 - D5**)
  - **Élasticités** : non

# 3.b. Compensation aux ménages :

## 3 modalités à tester

Modalité de compensation n°1 : revenu seul	décile de revenu total par unité de consommation (UC)					
	1er décile	2e décile	3e décile	4e décile	5e décile	>5e décile
Montant de la compensation en euros, par UC	60	46	33	21	10	0

Modalité de compensation n°2 : revenu et taille de l'unité urbaine (UU)	décile de revenu total par unité de consommation (UC)					
	1er décile	2e décile	3e décile	4e décile	5e décile	>5e décile
Montant de la compensation en euros, par UC						
Commune rurale	75,5	58	41,5	26,5	12,5	0
UU < 20 000 habitants	63	48	34,5	22	10,5	0
UU 20 000 - 200 000 hab.	52,5	40	29	18,5	9	0
UU 200 000 - 2 millions hab.	40	31	22	14	7	0
UU de Paris						

Modalité de compensation n°3 : revenu et mobilité contrainte	décile de revenu total par unité de consommation (UC)					
	1er décile	2e décile	3e décile	4e décile	5e décile	>5e décile
Montant de la compensation						
<u>Pour tous les ménages</u>						
Compensation forfaitaire (€ par UC)	40	30	22	14	7	0
+						
<u>Pour les ménages ayant des déplacements-véhicule contraints</u>						
Compensation unitaire (c€ par <i>proxi</i> km/personne "contrainte"*)	0,32	0,25	0,18	0,12	0,06	0



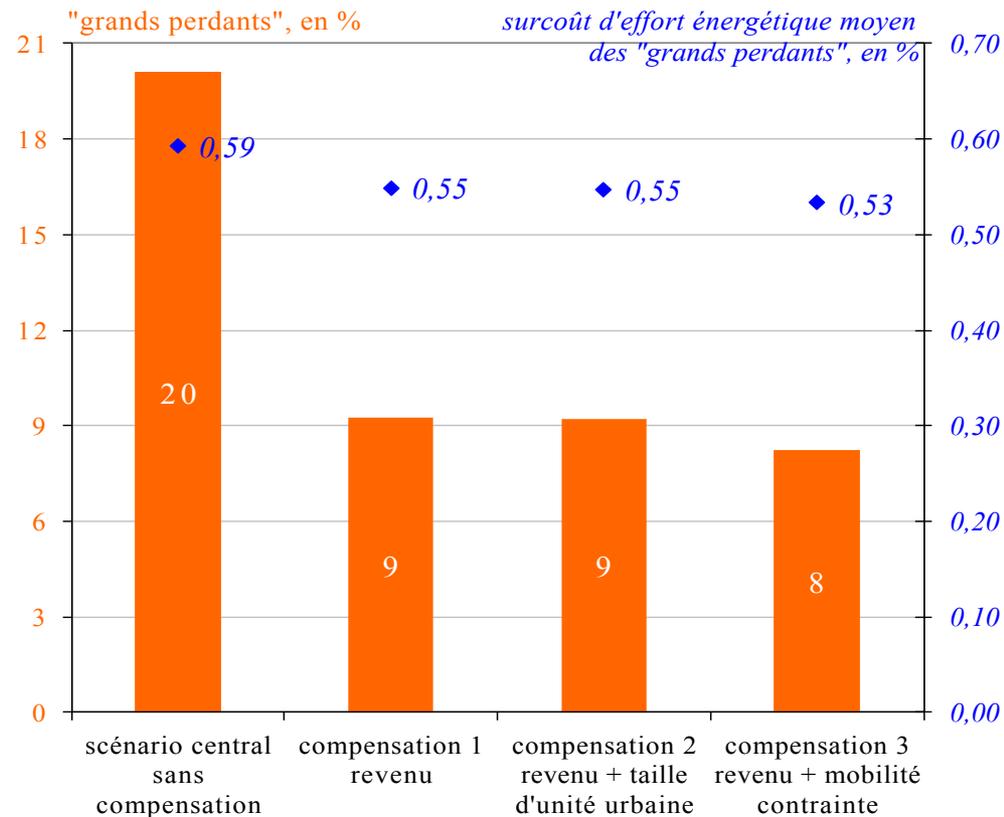
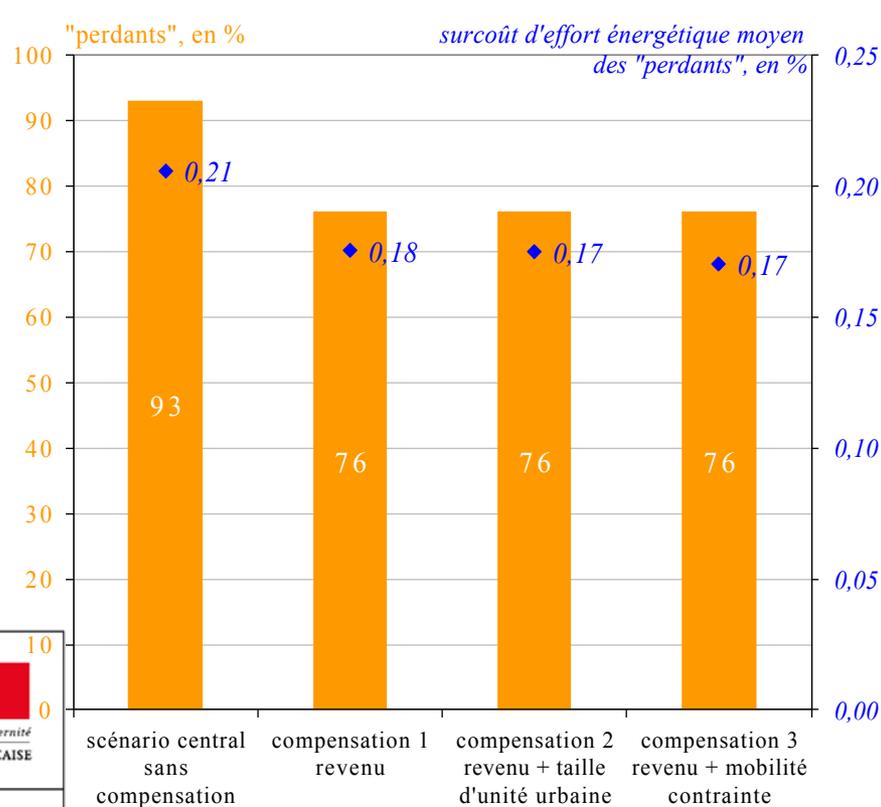
# PLAN

- 1. L'outil mobilisé : le modèle de microsimulation *Prometheus*
- 2. Quelques résultats de l'**État des lieux** de la fiscalité carbone payée par les ménages
- 3. **Compensations pour les ménages les plus touchés** par une hausse de fiscalité carbone :
  - A. Revue de littérature et réflexions
  - B. Définition de **3 modalités de compensation**
  - C. **Résultats** comparés de l'impact de ces 3 modalités

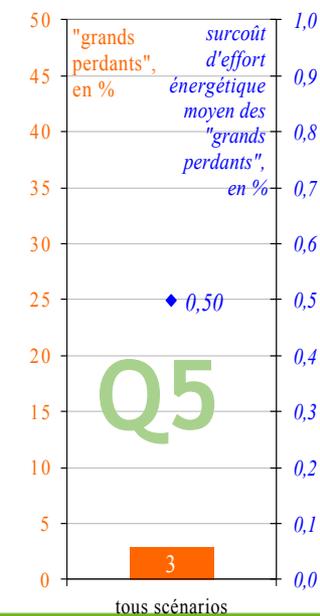
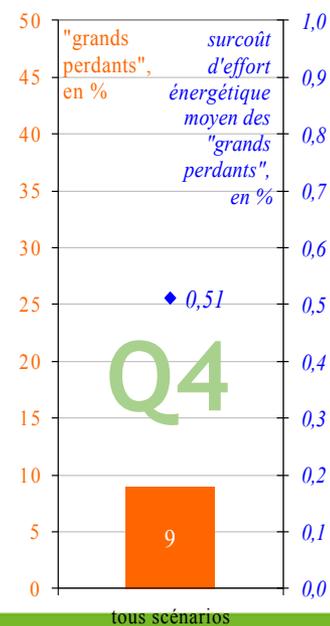
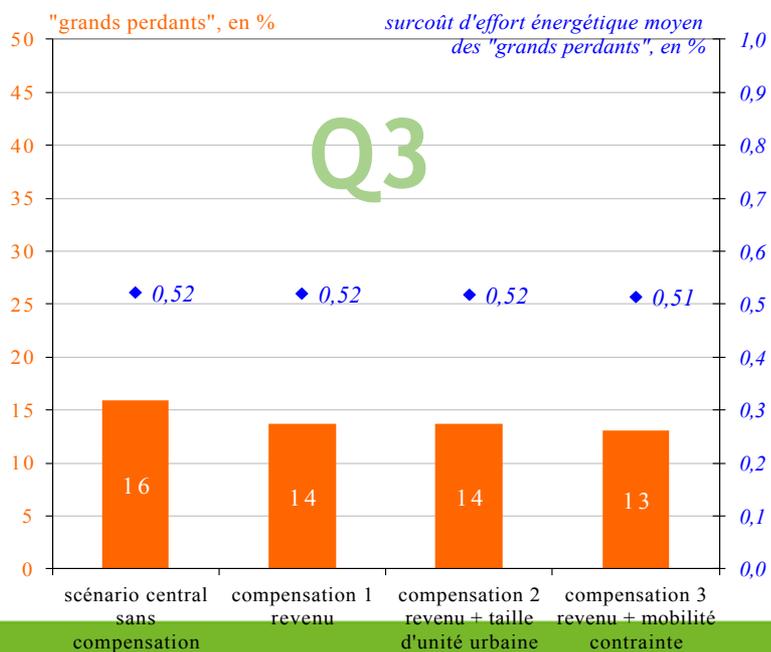
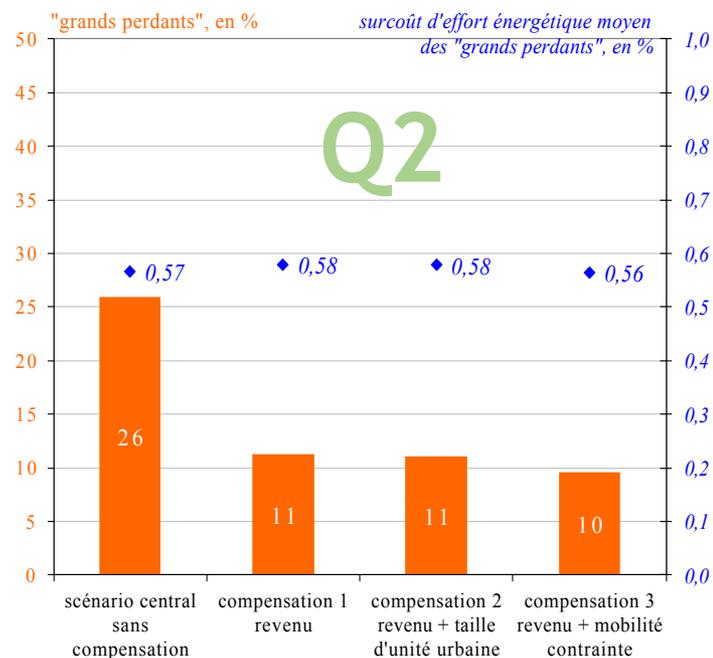
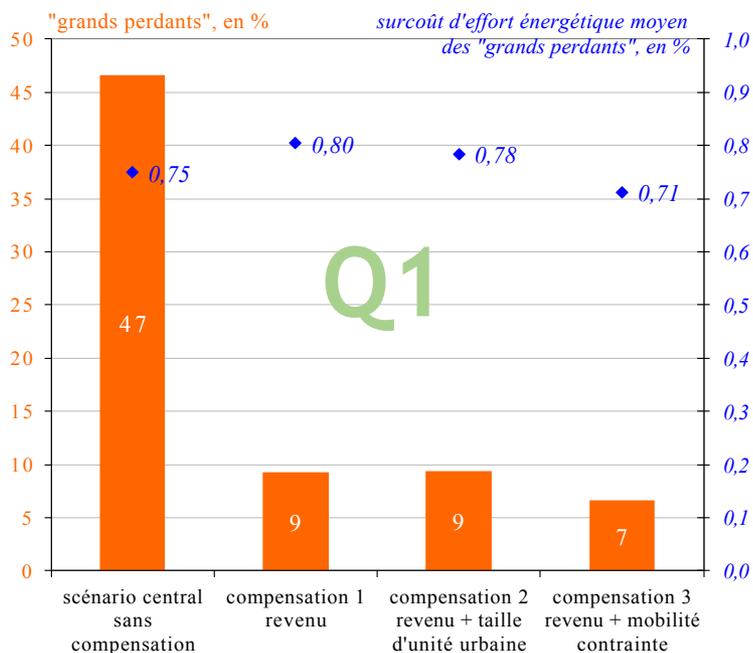


# 3.c. Compensation aux ménages : *Résultats*

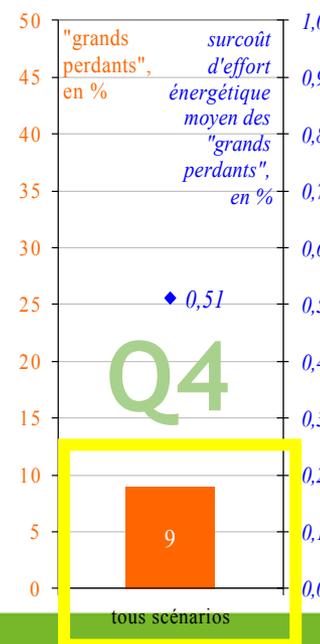
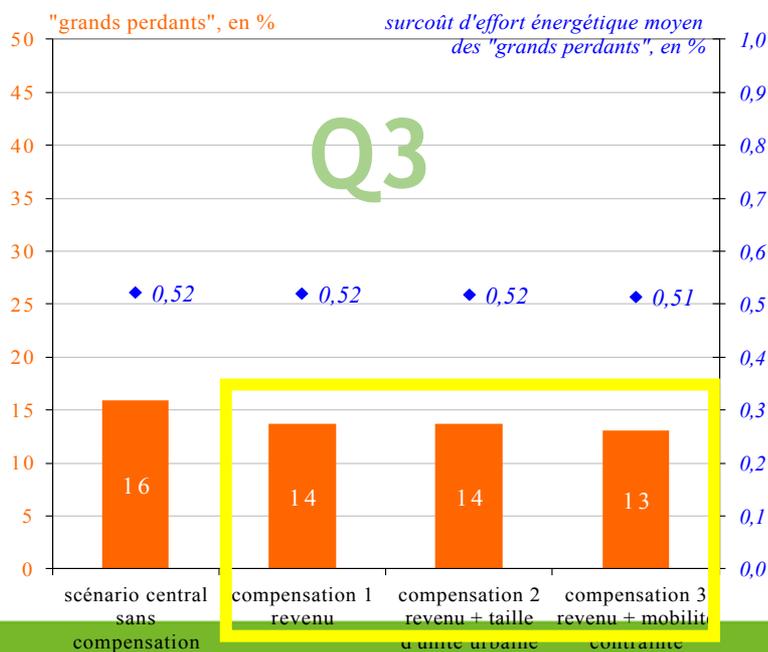
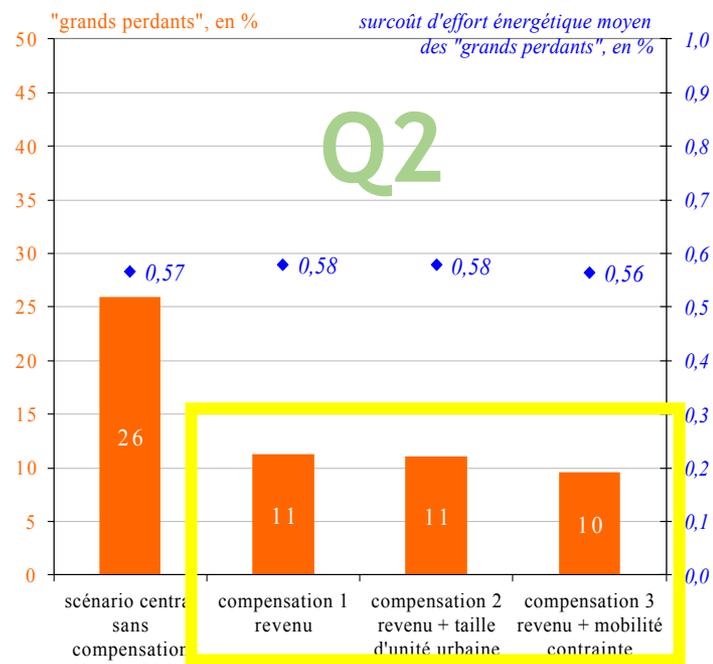
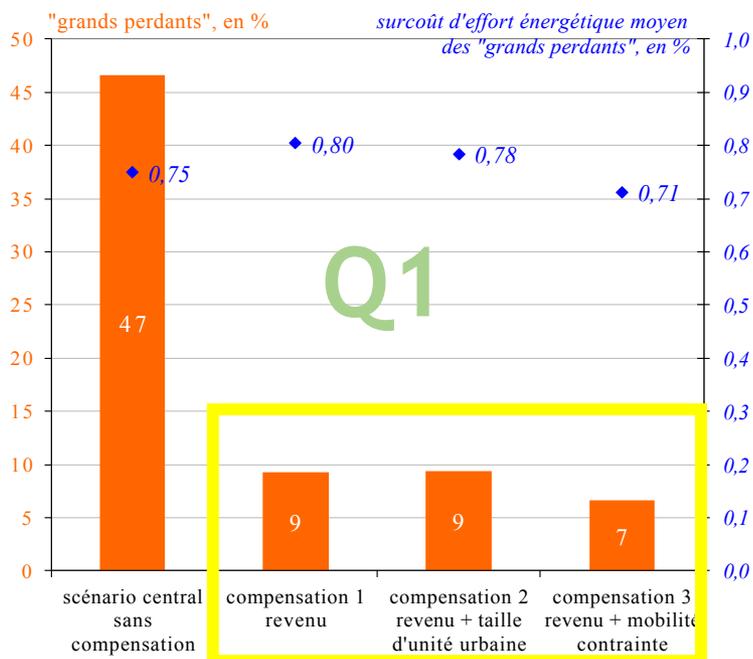
- **Toutes** les modalités de compensation sont **efficaces**
  - réduisent l'**impact moyen** sur la facture,
  - diminuent nettement le **nombre** de ménages « **perdants** »,
  - le **nombre** de « **grands perdants** » et l'ampleur de leur **perte**,



# 3.c. Compensation aux ménages : Résultats



# 3.c. Compensation aux ménages : Résultats

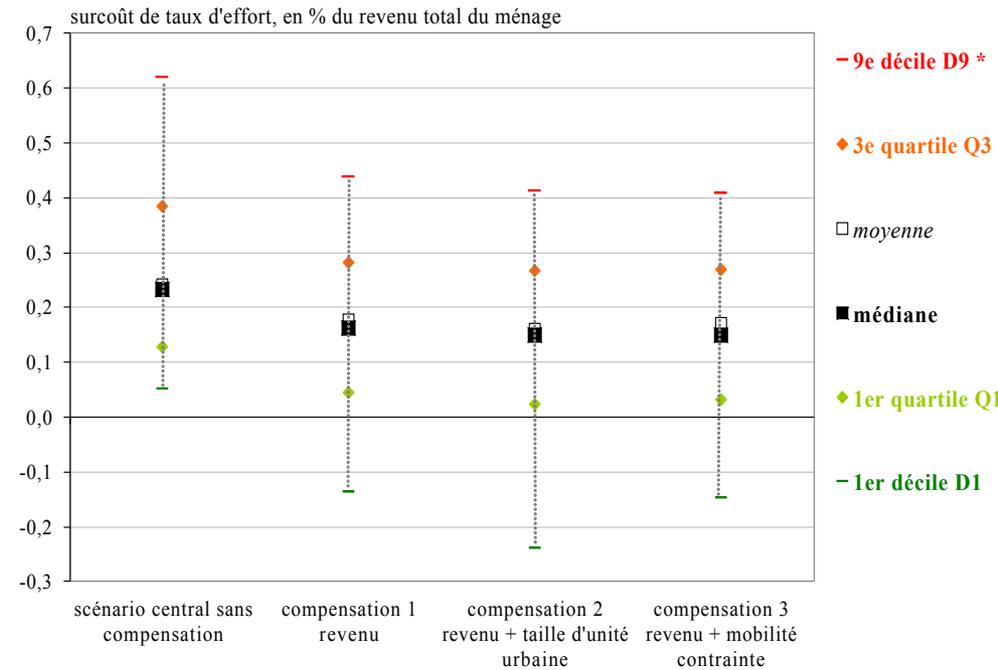
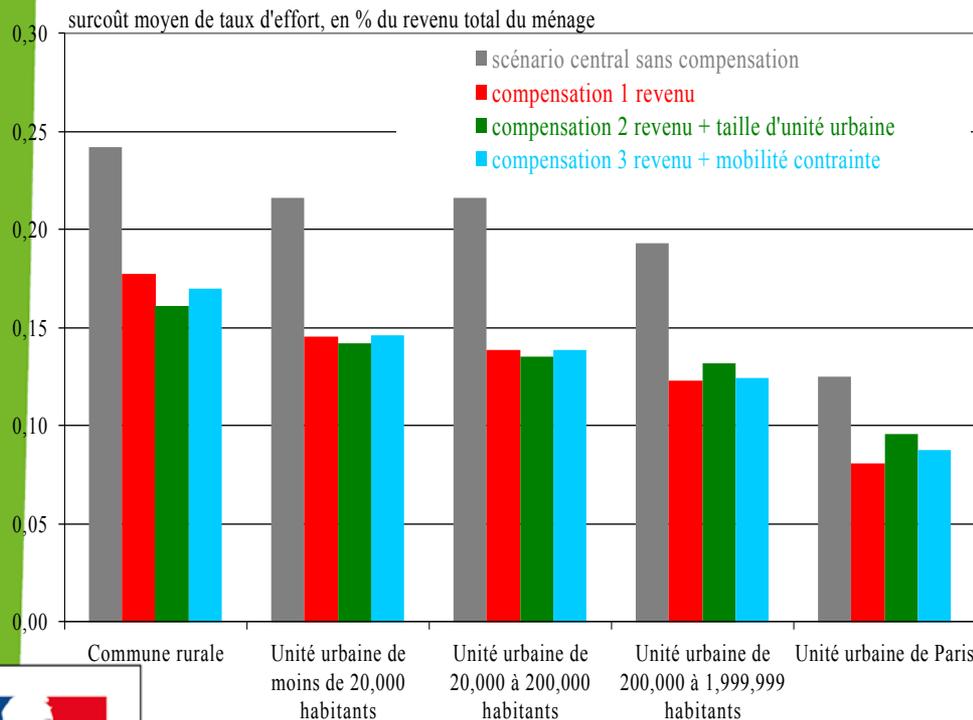


# 3.c. Compensation aux ménages : Résultats

■ La **modalité (2)** de compensation sur la taille de l'unité urbaine permet **seulement de réduire les écarts moyens de surcoûts entre chaque zone**

■ MAIS n'a pas d'impact sur **l'hétérogénéité au sein de chaque zone/taille d'unité urbaine.**

■ Exemple sur les communes rurales :



# 3. Compensation aux ménages :

## CONCLUSION

- La **modalité 3** (revenu & mobilité routière contrainte) est la **seule modalité** de compensation **qui permet de réduire les écarts d'impact entre les ménages** :
  - d'un même groupe de revenu,
  - d'une même taille d'unité urbaine,
  - ou d'un même groupe de revenu dans une taille d'unité urbaine donnée
- MAIS ce **gain supplémentaire** peut apparaître **modéré** au regard :
  - du gain déjà opéré par la compensation en fonction du revenu seul,
  - de l'hétérogénéité individuelle qui subsiste même après la compensation.
- ET **questions** autour de ce type de compensation :
  - Faisabilité ?
  - Pérennité : n'apparaît envisageable que de manière transitoire

# *Bonus :*

## *les conclusions du rapport général*

- Le CPO propose « **la reprise d'une trajectoire de taxe carbone en France, tant cet outil paraît conditionner l'atteinte des objectifs environnementaux** ».
- Sous certaines **conditions** :
  - Un **élargissement progressif de l'assiette** à l'ensemble des consommations fossiles (transport aérien, maritime, TRM, GNR),
  - Une **visée comportementale** de la taxe plus **visible**,
  - Une meilleure prise en compte des **facteurs d'acceptabilité** :
    - Des **mesures compensatoires**, pérennes ou transitoires, en direction des ménages et entreprises les plus vulnérables,
    - Un suivi transparent de **l'usage des recettes**,
  - Une meilleure **intégration** à une **stratégie d'ensemble** :
    - autres instruments fiscaux,
    - autres outils de politique environnementale
- Enfin, il rappelle l'importance d'inscrire autant que possible l'action de la France dans **un cadre européen et international**.



# FIN



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE